OCTÓGONO
Cadernos de polissemia artística
ISSN: 2976-0402
Número 19
Setembro de 2025
Autoria e edição: Paulo Martins Oliveira
n.19

A ENGENHARIA DE UM LOGÓTIPO DA INDÚSTRIA NAVAL – 1

PAULO MARTINS OLIVEIRA

Resumo: Estudo sobre o logótipo da empresa Lisnave – Estaleiros Navais de Lisboa SARL, de particular qualidade gráfica e semântica. Primeira parte.

Palavras-chave: Indústria naval, Lisnave, Margueira, Rocha do Conde de Óbidos, Mitrena.

Disponibilidade *online*: academia.edu archive.org blogspot.com

Introdução

Nesta primeira de duas partes é efectuada a análise directa do logótipo de uma entidade icónica, fundada em Setembro de 1961 sob a designação de Lisnave – Estaleiros Navais de Lisboa SARL, a qual, tendo o grande estaleiro da Margueira como referência principal, existiu até finais do século XX (altura em que ganhou nova vida na unidade setubalense da Mitrena, prosseguindo e desenvolvendo a actividade já no século actual e numa estrutura empresarial reformulada)[1].

Por seu turno, e a publicar em número próprio, uma segunda parte abordará a história da empresa nas décadas de 1960 e 70, conferindo o modo exacto como o logótipo, ilusoriamente simples, encapsulara a natureza, filosofia e objectivos da entidade.

O elo bipartido

Sob o ponto de vista formal, o *design* é centrado num elo elo náutico geralmente utilizado em correntes de âncora. Devido ao extraordinário peso e torção a suportar, esses característicos elos (*stud links*) são reforçados no interior por um pino soldado transversalmente, evitando deformações estruturais em cada elo e prevenindo o enredar da corrente.

1 Neste contributo, o designação sumária de "Lisnave" reporta especificamente o tempo da antiga SARL, criada para operar os estaleiros da Margueira (Cacilhas) e da Rocha do Conde de Óbidos (Lisboa).

Antigo estaleiro da Margueira: âncora como peça artística e dois logótipos da Lisnave (fotos: PMO).

No caso em particular, trata-se de uma óbvia alusão ao respectivo sector de actividade, mas os bons logótipos (como este da Lisnave) condensam numa forma básica os diversos princípios que identificam e norteiam a entidade.

Como exemplo comparativo aponta-se o logótipo da norte-americana Nike, dedicada aos equipamentos desportivos – um autêntico clássico ou *case study* para quem se interesse por tais assuntos.

Logótipo da Nike
Imagem: wikimedia.org/Carolyn Davidson; Nike

O nome deriva de Niké, a deusa grega da Vitória, sendo o logótipo em questão inspirado nessas imagens aladas, insinuando a dinâmica triunfal.

Niké de Éfeso e *Vitória de Samotrácia*. A última, apesar de mutilada, é universalmente eleita como um ícone de beleza estética, assentando numa proa escultural de navio, destinando-se justamente a celebrar uma importante vitória naval.
Fotos: wikimedia.org e wikimedia.org/Erik Drost

Paralelamente, evoca a letra V (Victory, Niké, Nike), bem como o sinal gráfico ✓ (check/yes).

Quanto ao logótipo da Lisnave, apesar de muito menos popularizado em nada fica diminuído em termos de engenho conceptual.

Assim, e conforme observável nas imagens da página anterior, a forma oblonga do elo simboliza um navio docado num quadrado (quatro horizontes, quatro ventos), fechando sobre um círculo e assim aludindo ao âmbito de uma empresa global, que opera navios das quatro partes do mundo.

O elo industrial e o círculo também citam o logótipo da Companhia União Fabril (CUF), na órbita da qual a Lisnave fora originalmente integrada, embora com autonomia de gestão[2].

2 O logótipo da CUF fora criado 47 anos antes, em 1914, evocando a sua natureza industrialista e a ambição de se constituir num "volante" director da economia nacional (neste caso, pela ideia de volante e motor, notam-se afinidades com o logótipo do ACP).

Duas partes, uma liderança

Não obstante, e como o país deixara há muito atrofiar a sua indústria naval, a criação da Lisnave dependeu de um consórcio, no qual à parte lusa se juntou uma parceria sueco-neerlandesa, actualizada quanto aos modernos processos e tecnologias do sector.

As quotas portuguesa e estrangeira tinham o mesmo peso percentual, o que também ficou expresso no elo bipartido.

Estaleiros suecos e neerlandeses associados na quota estrangeira da Lisnave: 1 – Eriksberg (Gotemburgo), 2 – Kockums (Malmö), 3 – NDSM (Amesterdão); 4 – Wilton-Fijernoord (Schiedam); 5 – RDM (Roterdão).
Imagem: legendas sobre mapa base do Google Earth.

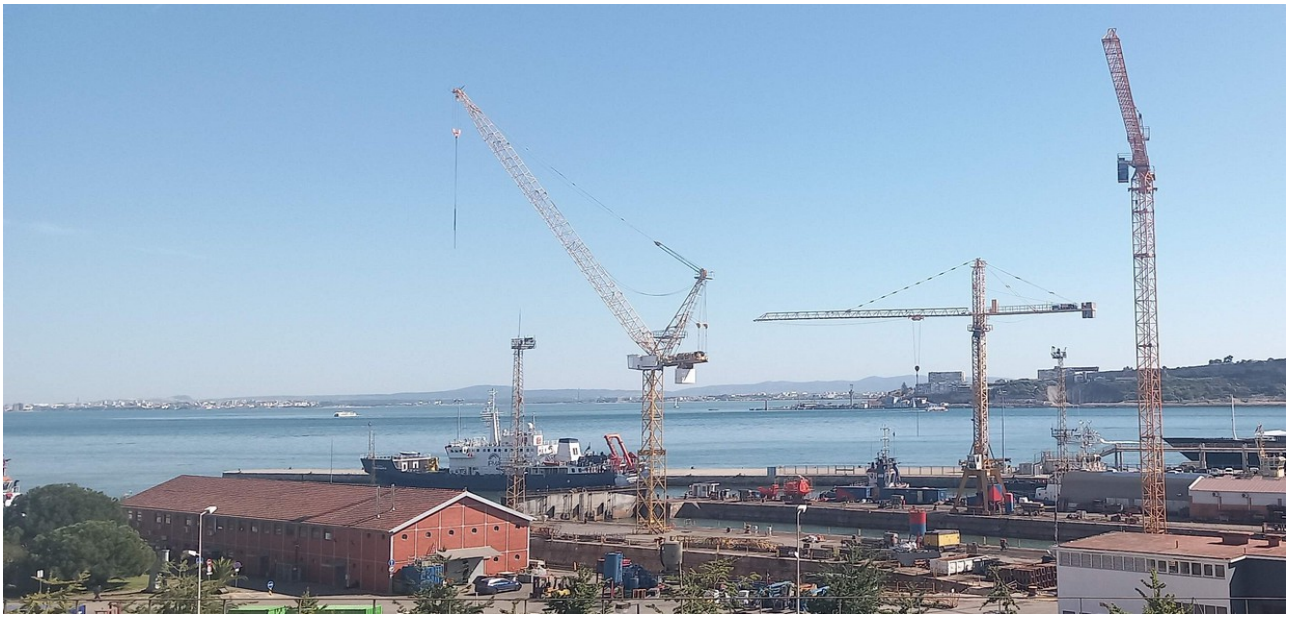
Existia contudo uma hierarquização entre as quotas nacional e estrangeira, pois através de uma engenharia jurídica consensualizada era conferida à parte lusa um papel director, cabendo-lhe a administração geral da empresa. Não se escondia aliás o objectivo e a esperança de que a Lisnave pudesse recolocar o país na vanguarda da indústria naval.

Atendendo à natureza "escudiforme" do elo dividido, e considerando que as Armas Nacionais são compostas de Escudo (e respectivos escudetes) sob enquadramento da Esfera Armilar, o logótipo da Lisnave poderia, talvez, alegorizar a preeminência lusa da empresa[3].

3 Estas reinvenções das Armas de Portugal não eram raras, e um dos casos mais curiosos encontra-se na Bandeira do Brasil, onde o círculo estrelado é uma recriação modernista da Esfera Armilar lusa – um emblema manuelino que passara a representar a portugalidade expandida no mundo, muito especialmente no Brasil, aqui se autonomizando como um símbolo histórico-identitário do território.

Dois estaleiros, um rio

E assim foi sendo gerida a Lisnave, articulando as actividades quer da reparação e manutenção naval por um lado, quer da construção de embarcações e componentes por outro. Este dualismo está igualmente contido no elo bipartido, assim como a operação conjunta do estaleiro lisboeta da Rocha do Conde de Óbidos (estaleiro da Rocha) e o da Margueira, com outra escala[4].



Panorama a partir do jardim do Museu Nacional de Arte Antiga: em primeiro plano, as docas do estaleiro da Rocha, enquanto ao fundo, e para lá do rio, é parcialmente visível o mega-estaleiro da Margueira, sendo perceptível a parte superior do monumental pórtico (foto: PMO).

Em baixo a seta indica a Praça do Comércio. Na mesma margem, em direcção à ponte 25 de Abril, o círculo assinala o estaleiro da Rocha, à entrada de um complexo portuário mais vasto. No limite oposto da imagem, o X marca o estaleiro da Margueira, na freguesia almadense de Cacilhas (foto de base: Google Earth).

4 Sobre a constituição da empresa e a evolução da actividade nas primeiras décadas, v.do mesmo autor, além de outros textos publicados sobre o tema, os capítulos III-VIII de *Lisnave – Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal*, 2001, pp.85-351; v. igualmente o conteúdo escrito do livro *Lisnave – uma jóia da Indústria Naval Portuguesa*, 2010 (no âmbito de um projecto com uma casa joalheira lusa que, em escala diametralmente oposta, também opera temas náuticos). Sobre a dimensão histórico-patrimonial, cf. *Octógono* n.18 – "O pórtico da Margueira e os bailados de ferro", Agosto de 2025.

O histórico Estaleiro da Rocha

Fundado em finais do século XIX, o estaleiro da Rocha do Conde de Óbidos é propriedade da Administração-Geral do Porto de Lisboa (AGPL), a qual em 1937 concessionou a exploração da unidade à CUF, que por sua vez agora delegava a gestão na participada Lisnave (cuja administração aliás a CUF assegurava).

Estaleiro da Rocha. Perspectiva contemporânea, com a respectiva numeração das quatro docas secas. Continuando propriedade da AGPL, no presente a concessão está atribuída a outra entidade.
Etiquetas sobre imagem aérea do Google Earth.

Ao assumir a gestão, a Lisnave reformou as metodologias e processos na Rocha, no sentido de a modernizar, visando desde logo a construção naval militar (com resultados que, embora positivos, ficaram muito aquém das expectativas).

Apesar do interesse nesta infra-estrutura, a Lisnave preferia, na tradição da maternal CUF, trabalhar em solo próprio, o que nunca seria possível na unidade da AGPL.

Assim, ao construir o grande estaleiro na Margueira, encontrou forma de aí garantir a propriedade do sítio, bem como de lhe dar paridade ou mesmo primazia formal relativamente ao da Rocha, em concreto através da numeração das docas.

O moderno estaleiro da Margueira

Inaugurada em 1967 com duas docas secas para reparação naval, a grande unidade da margem sul permitia receber os maiores navios. Uma vez que agora se geriam dois estaleiros em simultâneo, e para evitar confusões com as docas, este novo não poderia repetir a numeração da Rocha, onde já existiam as docas n.1 e n.2. Em alternativa, na Margueira reinventou-se a ideia de primazia ao introduzir o prefixo 1, pelo que as docas inaugurais eram pois a n.11 e n.12. Descartava-se portanto qualquer subordinação numérica face àquela preexistente na Rocha, o que foi reforçado ainda mais quando pouco depois se inaugurou uma terceira doca – a n.10, dedicada à construção de grandes navios.

Poderá parecer uma questão menor, mas estava-se sobretudo a realçar que o novo estaleiro era a todos os títulos da Lisnave, e que o investimento na sua edificação não viria a cair em mãos alheias.

Na transição das décadas de 60/70 foi anunciada, projectada, construída e inaugurada a mítica doca n.13, então a maior do mundo. Incontestavelmente, a Lisnave era o principal reparador a nível global.

Estaleiro da Margueira. Ao topo da imagem, aí desfocada pelo Google Earth por motivos de segurança, encontra-se a contígua Base Naval do Alfeite, já existente e cuja relação com o novo estaleiro civil logo suscitou certa tensão entre a Armada e a Lisnave/CUF por um lado, e entre ministros por outro. Tal não facilitou o desejado processo de construção naval militar destinado à própria Armada, experimentado no estaleiro lisboeta da Rocha.
Etiquetas sobre foto do Google Earth.

Um dualismo reinventado

Sempre ambicionando aliar a reparação à construção naval, a Lisnave/CUF patrocinaria a edificação de um grande estaleiro na bacia do Sado, visando sobretudo a fabricação de navios. Em inícios da década de 1970 nasceria pois a Setenave, como que uma projecção da Lisnave na península setubalense da Mitrena. A demonstrá-lo está por exemplo o facto de, no Sado, a numeração das docas (20, 21, 22) assumir uma continuidade daquela da Margueira[5].

Assinalados os estaleiros da Margueira e da Mitrena, repectivamente nas bacias do Tejo e do Sado.
Foto de base: Google Earth.

É muito plausível que este projecto, pelo menos em ideia ou desejo teórico, fosse mais antigo do que normalmente se considera, sendo todavia extemporâneo ponderar-se aqui que o elo bipartido já pudesse antecipar uma lógica de grandes estaleiros-gémeos nas duas grandes bacias fluviais.

Certo é que o logótipo da Lisnave demonstra outra característica comum à dos melhores símbolos institucionais – a adaptabilidade, traduzível num *design* claro e objectivo, mas também ambíguo o suficiente para não se auto-limitar a determinado contexto.

Enfim, seja qual for o horizonte de abordagem, a resistência à torção e a conectividade são qualidades reconhecidas no sector, a começar num elo naval.

5 Mais tarde e noutro contexto, o sistema Hydrolift, pela sua natureza compacta de 3 docas (≈ sub-estaleiro), justificaria uma numeração autónoma, com base no prefixo 3. Relativamente às origens do referido sistema, cf. José Manuel G. CEREJEIRA, *Cinco Décadas da Engenharia Portuguesa em Projectos de Estaleiros Navais*, p.8 (consultável *online*).